

Wtorek, 27 września 2011 r.

77. podkreśla potrzebę określenia aktywnej polityki konkurencji, przewidującej nadzór nad wszelkimi tendencjami do koncentracji w sektorze lub nadużywania dominującej pozycji;

78. wzywa Komisję do przedstawienia do końca 2012 r. zintegrowanej strategii na rzecz turystyki, zgodnej z aktualną strategią i jej planem wdrażania, a także uzupełniającą wobec tej strategii;

79. uważa, że przydatne byłoby powołanie na szczeblu Parlamentu Europejskiego specjalnej grupy roboczej ds. turystyki złożonej z ekspertów, która miałaby za zadanie monitorowanie wdrażania działań proponowanych przez Komisję i wskazówek Parlamentu Europejskiego;

\*

\* \*

80. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

---

## Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Europie

P7\_TA(2011)0408

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 27 września 2011 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Europie w latach 2011–2020 (2010/2235(INI))

(2013/C 56 E/06)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (COM(2009)0279),
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM(2010)0389),
- uwzględniając wnioski Rady z dni 2–3 grudnia 2010 r. w sprawie komunikatu Komisji zatytułowanego „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (16951/10),
- uwzględniając analizę Komisji <sup>(1)</sup> dotyczącą 3. programu działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów zatytułowaną „Kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (CdR 296/2010),
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego zatytułowaną „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego” (CESE 539/2011),
- uwzględniając rezolucję 64/255 Zgromadzenia Ogólnego ONZ z dnia 10 maja 2010 r. w sprawie poprawy bezpieczeństwa drogowego na świecie,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 29 września 2005 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego: zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do 2010 r.: wspólna odpowiedzialność <sup>(2)</sup>,

<sup>(1)</sup> „Przygotowanie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym na lata 2011–2020”.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 227 E, 21.9.2006, s. 609.

Wtorek, 27 września 2011 r.

- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 kwietnia 2006 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego: zapewnienie obywatelom możliwości elektronicznego powiadamiania o wypadkach – eCall <sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego – ocena śródkresowa <sup>(2)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych <sup>(3)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście <sup>(4)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 18 maja 2010 r. w sprawie sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym <sup>(5)</sup>,
  - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zrównoważonej przyszłości transportu <sup>(6)</sup>,
  - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A7-0264/2011),
- A. mając na uwadze, że w 2009 r. w wypadkach drogowych w Unii Europejskiej zginęło ponad 35 000 osób, a 1,5 mln osób odniosło obrażenia,
- B. mając na uwadze, że statystycznie na jeden wypadek śmiertelny przypadają 4 wypadki prowadzące do trwałej niepełnosprawności, 10 wypadków powodujących poważne urazy i 40 wypadków powodujących lekkie obrażenia;
- C. mając na uwadze, że społeczne koszty wypadków drogowych szacuje się na 130 mld euro rocznie,
- D. mając na uwadze, że nie osiągnięto celu zakładanego w 3. programie działań, polegającego na zmniejszeniu o połowę liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE do końca 2010 r., jednakże odnotowano znaczny spadek tej liczby,
- E. mając na uwadze, że w UE wciąż panuje stosunkowo wysoka akceptacja społeczna wypadków drogowych, a każdego roku wypadki drogowe pochłaniają liczbę ofiar, która odpowiada katastrofie 250 średniej wielkości samolotów,
- F. mając na uwadze, że z jednej strony potrzebne są coraz większe wysiłki, aby jeszcze bardziej ograniczyć liczbę ofiar wypadków drogowych, jednak z drugiej strony nie można dopuścić do zubożenia w obliczu coraz niższej ogólnej liczby ofiar;
- G. mając na uwadze, że bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest zadaniem całego społeczeństwa,
- H. mając na uwadze, że całkowicie wdrożono jedynie 27,5 % środków zaproponowanych w 3. programie działań, a także mając na uwadze potrzebę ustanowienia znacznie ambitniejszych celów i podjęcia działań w celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, niż ma to wyraz w dotychczasowych dążeniach Komisji,

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 296 E, 6.12.2006, s. 268.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 184 E, 8.7.2010, s. 50.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 184 E, 8.7.2010, s. 43.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 161 E, 31.5.2011, s. 58.

<sup>(6)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2010)0260.

Wtorek, 27 września 2011 r.

- I. mając na uwadze, że nie wyczerpano jeszcze w pełni ram legislacyjnych dla rozporządzeń i dyrektyw opartych na danych naukowych oraz że transpozycja prawa europejskiego może się przyczynić do ratowania życia,
- J. mając na uwadze, że podjęto już wiele środków legislacyjnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, takich jak np. dyrektywa 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, oraz że wejdą one w życie w najbliższych latach,
- K. mając na uwadze, że przed zakończeniem 3. programu działań na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komisja nie zdołała przedstawić projektu nowego programu działań,
- L. mając na uwadze, że prawdopodobieństwo śmiertelnego wypadku w ruchu drogowym w odniesieniu do każdego przebytego kilometra jest dla pieszych 9 razy, dla rowerzystów 7 razy, a dla motocyklistów 18 razy większe niż dla pasażerów samochodów osobowych,
- M. mając na uwadze, że ok. 55 % wypadków śmiertelnych ma miejsce na drogach lokalnych, 36 % w obszarze zabudowanym, a 6 % na autostradach,
- N. mając na uwadze, że 60 % śmiertelnych wypadków przy pracy to wypadki w ruchu drogowym, przy czym liczba ta obejmuje codzienne dojazdy do pracy,
- O. mając na uwadze, że liczba ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym wciąż spada, ale liczba wypadków śmiertelnych z udziałem motocyklistów nie zmienia się, a w wielu miejscach nawet wzrasta,
- P. mając na uwadze, że publiczny transport osób jest wielokrotnie bezpieczniejszy niż zmotoryzowany transport indywidualny,
- Q. mając na uwadze, że martwe pole w lusterkach samochodów ciężarowych stanowi śmiertelne niebezpieczeństwo dla rowerzystów i pieszych,
- R. mając na uwadze, że Unia Europejska stoi przed zmianami demograficznymi, a potrzeby osób starszych w zakresie mobilności wymagają szczególnej uwagi,
- S. mając na uwadze, że rozwój nowych technologii, np. wprowadzenie pojazdów hybrydowych i napędów elektrycznych, stawia nowe wyzwania przed służbami ratowniczymi,
- T. mając na uwadze, że działania podejmowane na szczeblu europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym wymagają ścisłej koordynacji,
- U. mając na uwadze, że dyrektywa 2008/96/WE w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej wymaga wprowadzenia audytów bezpieczeństwa drogowego oraz kontroli bezpieczeństwa w ramach regularnego utrzymywania dróg; mając ponadto na uwadze, że dyrektywa ta odnosi się wyłącznie do infrastruktury drogowej sieci transeuropejskich (TEN-T) i pozostawia wiele dróg krajowych i lokalnych poza zakresem regulacji,
- V. mając na uwadze, że regularne inspekcje wszystkich dróg europejskich przez właściwe organy stanowią podstawowy element zapobiegania ewentualnym niebezpieczeństwom grożącym użytkownikom dróg,
- W. mając na uwadze, że dostępne dane dotyczące przyczyn wypadków i obrażeń mają podstawowe znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego dowodzą między innymi projekty VERONICA,

### **Podstawy**

1. z zadowoleniem przyjmuje omawiany komunikat Komisji, jednak wzywa Komisję, by do końca 2011 r. rozwinęła przedstawione założenia w pełnowartościowy program działania, który będzie obejmował szczegółowy katalog środków z jasno określonym harmonogramem ich wdrożenia i instrumentami monitorowania służącymi regularnej kontroli ich skuteczności, a także analizę na półmetku omawianego okresu;

Wtorek, 27 września 2011 r.

2. zgadza się z poglądem Komisji, iż do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest spójne, całościowe i zintegrowane podejście, oraz domaga się włączenia kwestii bezpieczeństwa w ruchu drogowym we wszystkie odnośne dziedziny polityki, takie jak polityka edukacyjna, zdrowotna, środowiskowa i społeczna oraz współpraca policyjna i sądowa;
3. wzywa Komisję do poprawy warunków ramowych bezpieczniejszych i bardziej ekologicznych form transportu, takich jak spacer, jazda rowerem, transport autobusowy lub kolejowy, z myślą o zachęcaniu do korzystania z nich;
4. proponuje, by do 2014 r. powołać w trybie priorytetowym koordynatora UE ds. bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlegającego Komisji Europejskiej, który byłby odpowiedzialny za:
  - promowanie – jako autorytet w dziedzinie bezpieczeństwa transportu drogowego – obecnych i inicjowanie nowych, innowacyjnych projektów z zakresu bezpieczeństwa drogowego z wykorzystaniem własnego doświadczenia, fachowej wiedzy i umiejętności;
  - koordynowanie działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Komisji oraz między państwami członkowskimi;
  - ułatwianie na wysokim szczeblu politycznym przygotowywania, wdrażania i egzekwowania skutecznych i spójnych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z celami UE;
  - nadzorowanie konkretnych projektów, takich jak harmonizacja wskaźników, danych i – w miarę możliwości – krajowych planów na rzecz bezpieczeństwa drogowego;
  - wspieranie wymiany najlepszych praktyk i wdrażania przepisów dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym we współpracy z wszystkimi zainteresowanymi stronami, państwami członkowskimi oraz władzami regionalnymi i lokalnymi;
  - zapewnienie współpracy między odpowiednimi szczeblami politycznymi i akademickimi, która umożliwi zastosowanie multidyscyplinarnego podejścia;
5. zwraca się do Komisji o utworzenie forum współpracy prokuratorów, organów ścigania, stowarzyszeń ofiar wypadków i ośrodków monitorowania ruchu drogowego celem wymiany najlepszych praktyk i zacieśnienia współpracy na rzecz skuteczniejszego wdrażania przepisów z zakresu bezpieczeństwa drogowego, zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym;
6. podkreśla, że należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe wdrożenie i skuteczniejsze egzekwowanie ustanowionych już przepisów i środków; jednocześnie zwraca uwagę, że nie wykorzystano jeszcze wszystkich możliwości działań legislacyjnych na szczeblu UE;
7. ubolewa z powodu znacznego obniżenia w ostatnich latach środków z budżetu UE przeznaczonych na działania w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i wzywa Komisję do odwrócenia tej tendencji;
8. zdecydowanie popiera cel zmniejszenia o połowę całkowitej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w UE do 2020 r. (w stosunku do roku 2010), a ponadto wzywa do ustanowienia w odniesieniu do tego okresu kolejnych jasno określonych i mierzalnych celów, w tym zwłaszcza zmniejszenia następujących liczb:
  - liczby dzieci w wieku do 14 lat będących ofiarami śmiertelnymi wypadków o 60 %,
  - liczby pieszych i rowerzystów ginących w wypadkach drogowych o 50 %, oraz
  - liczby osób z obrażeniami zagrażającymi życiu o 40 % w oparciu o jednolitą definicję obowiązującą w całej UE, którą należy jak najszybciej opracować;

Wtorek, 27 września 2011 r.

### **Aspekty etyczne**

9. podkreśla, że każdy obywatel UE ma nie tylko prawo do indywidualnego uczestniczenia w bezpiecznym ruchu drogowym, ale przede wszystkim obowiązek przyczyniania się do bezpiecznego ruchu drogowego przez swoje zachowanie; uważa, że władze publiczne i UE mają moralny i polityczny obowiązek przyjąć środki i podjąć działania na rzecz rozwiązania tego problemu społecznego;

10. podtrzymuje swoją opinię, że wymaga to uzupełniającej, długofalowej strategii, wykraczającej poza ramy czasowe omawianego komunikatu i mającej na celu całkowite uniknięcie ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym („wizja zero”); zdaje sobie sprawę, że jest to niewykonalne bez szerokiego zastosowania technologii w pojazdach drogowych oraz bez opracowania odpowiednich sieci inteligentnego systemu transportowego, dlatego wzywa Komisję do opracowania głównych elementów takiej strategii oraz do przedstawienia jej w ciągu najbliższych trzech lat;

11. podkreśla, że szacunek dla życia i osoby ludzkiej powinien znaleźć wyraz we wspólnym procesie kulturowym i etycznym, w którym droga jest świadomie traktowana jako wspólnota ludzka;

12. wzywa Komisję i państwa członkowskie do uznania trzeciej niedzieli listopada jako oficjalnego światowego dnia pamięci ofiar wypadków drogowych, jak to już uczyniła Organizacja Narodów Zjednoczonych i Światowa Organizacja Zdrowia, aby uwrażliwić opinię publiczną na tę problematykę;

### **Sprawdzone wzorce postępowania i ich uwzględnianie w krajowych planach działania**

13. wzywa Komisję do większych wysiłków na rzecz promowania wymiany wiedzy i sprawdzonych wzorców postępowania wśród państw członkowskich, tak by mogły one zostać w większym stopniu uwzględnione w krajowych, regionalnych i lokalnych planach na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym, umożliwiając wprowadzenie działań w sposób jak najbardziej metodologiczny i przyczyniając się tym samym do utworzenia jednolitej przestrzeni bezpieczeństwa na europejskich drogach;

14. wzywa Komisję, aby dokonała oceny europejskiej karty dotyczącej bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zachęcała do opracowywania podobnych kart na szczeblu regionalnym i lokalnym;

15. podkreśla, że jasne, mierzalne cele są dodatkowym impulsem i zachętą do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz stanowią nieodzowne elementy porównywania osiągnięć między poszczególnymi państwami członkowskimi, a także kontroli i oceny wdrażania działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego; jest zdania, że należy podjąć próbę liczbowego ujęcia wkładu poszczególnych państw członkowskich w osiągnięcie wyznaczonego na rok 2020 celu; wkład ten powinien stanowić punkt odniesienia przy ustalaniu priorytetów w ramach krajowych strategii politycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

16. wspiera Komisję w zachęcaniu państw członkowskich do opracowywania krajowych planów bezpieczeństwa w ruchu drogowym; domaga się wprowadzenia obowiązku opracowywania i publikowania tych planów zgodnie ze zharmonizowanymi wspólnymi wytycznymi; podkreśla jednak, że należy zostawić państwom członkowskim znaczną swobodę działania, aby mogły dostosować poszczególne działania, programy i cele do specyficznych warunków panujących w danym kraju;

17. wzywa Komisję do bezzwłocznego ogłoszenia roku, w którym w centrum szczególnej uwagi będzie się znajdował bezpieczny komercyjny transport drogowy;

18. zwraca się do Komisji o sporządzenie podręcznika najlepszych praktyk w zakresie opieki medycznej nad rannymi w miejscu wypadku, tak aby zapewnić im szybszą i sprawniejszą opiekę medyczną, co ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia szans przeżycia najciężej rannych,

Wtorek, 27 września 2011 r.

19. zwraca się do Komisji, aby we współpracy z podmiotami społecznymi opracowała strategię na rzecz zmniejszenia liczby wypadków wśród osób dojeżdżających do pracy; zwraca się do państw członkowskich i Komisji o zachęcanie przedsiębiorstw do opracowywania planów bezpieczeństwa drogowego; zwraca się do Komisji o dołożenie wszelkich starań w celu zagwarantowania, aby europejska karta bezpieczeństwa ruchu drogowego mogła być wykorzystywana do wystawiania certyfikatów przedsiębiorstwom wprowadzającym plany bezpieczeństwa drogowego dla swoich pracowników;

### **Poprawa jakości wskaźników i danych**

20. uważa, że porównywalne dane o wysokiej jakości dotyczące wszystkich użytkowników dróg, w tym rowerzystów i pieszych, są warunkiem skutecznej polityki w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

21. wzywa Komisję do zlecenia analizy gospodarczych i społecznych skutków wypadków drogowych z następstwem śmierci i obrażeń dla społeczeństw państw członkowskich UE;

22. wzywa Komisję, by do końca 2013 r. wprowadziła pakiet dodatkowych, zharmonizowanych wskaźników w ramach projektu SafetyNet, które umożliwią lepszą kontrolę oraz wnikliwe porównania osiągnięć między państwami członkowskimi;

23. wzywa Komisję, aby do 2012 r. opracowała wniosek w sprawie poprawy jakości danych dotyczących przyczyn wypadków i obrażeń, a także anonimowych danych na temat stopnia doznanych obrażeń i ich dalszego przebiegu; wzywa również do prowadzenia wspieranych przez Unię Europejską szczegółowych i multidyscyplinarnych badań nad wypadkami na reprezentatywnych obszarach komunikacyjnych wszystkich państw członkowskich;

24. wzywa Komisję do opracowania w ciągu dwóch lat definicji osób rannych posiadających obrażenia „zagrożające życiu”, „ciężkie” i „lekkie”, tak aby umożliwić porównywanie działań i ich rezultatów w państwach członkowskich;

25. domaga się utworzenia autentycznego unijnego centrum monitorowania ruchu drogowego, którego zadaniem byłoby opracowanie podsumowania już istniejących inicjatyw z zakresu gromadzenia danych, przedstawienie propozycji usprawnienia wymiany danych, a także zbieranie danych z istniejących baz danych i gromadzenie wiedzy nabytej podczas wdrażania unijnych projektów, takich jak SafetyNet, VERO-NICA lub DaCoTa, oraz udostępnianie ich opinii publicznej w łatwo zrozumiałej, corocznie aktualizowanej formie;

26. wzywa państwa członkowskie, aby dotrzymały podjętych już zobowiązań do przekazania danych oraz poczyniły konkretne postępy w zakresie wymiany danych w przypadku wykroczeń w ruchu transgranicznym; wzywa państwa członkowskie do ujednoczenia do 2014 r. systemów gromadzenia danych z zastosowaniem oprogramowania do przesyłania w czasie rzeczywistym danych szczególnie chronionych;

### **Obszary działań**

#### *Lepsze szkolenie i zachowanie uczestników ruchu drogowego*

27. podkreśla, że bezpieczeństwo drogowe w dużej mierze zależy od ostrożności, zwracania uwagi na innych i wzajemnego szacunku, a także od przestrzegania obowiązujących przepisów, co ma bezpośredni związek z koniecznością systematycznego podnoszenia jakości szkolenia w ośrodkach nauki jazdy oraz jakości procedur wydawania prawa jazdy;

28. jest zdania, że koncepcja kształcenia ustawicznego powinna cieszyć się większym uznaniem w ruchu drogowym, w związku z czym popiera działalność ośrodków bezpiecznej jazdy, która stanowi skuteczną formę systemowego szkolenia kierowców we wszystkich sektorach działalności zawodowej i we wszystkich dziedzinach zainteresowań; jest zdania, że szkolenie w zakresie ruchu drogowego i programy kształcenia uczestników ruchu powinny rozpoczynać się już od najmłodszych lat w domu i w szkole oraz powinny obejmować transport rowerowy, pieszy i publiczny;

Wtorek, 27 września 2011 r.

29. apeluje o wprowadzenie środków mających na celu podniesienie jakości szkolenia początkujących kierowców, np. jazda pod nadzorem doświadczonego kierowcy z chwilą ukończenia 17 lat lub wprowadzenie systemu wydawania prawa jazdy pod warunkiem odbycia przez kierowcę praktycznego szkolenia nawet po zaliczeniu przez niego egzaminu na prawo jazdy; domaga się ponadto wprowadzenia obowiązkowego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla młodych i nowych uczestników ruchu, aby mogli oni w praktyce zapoznać się z różnymi sytuacjami zagrożenia;

30. domaga się, aby w ramach szkoleń dla kierowców – jako jeden z głównych aspektów kształcenia początkujących kierowców pozwalających na uzyskanie i zwiększanie bezpieczeństwa na drodze – zwracać większą uwagę na główne przyczyny wypadków śmiertelnych i poważnych obrażeń, takie jak nadmierna prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, narkotyków i niektórych leków wpływających na sprawność kierowcy, jazda bez zapiętych pasów bezpieczeństwa lub innego wyposażenia ochronnego, np. kasku w przypadku użytkowników pojazdów dwukołowych, a także korzystanie z urządzeń komunikacji ruchomej w czasie jazdy oraz zmęczenie;

31. jest przekonany o potrzebie lepszego kształcenia początkujących kierowców, jeżeli chodzi o rolę opon w bezpieczeństwie drogowym, a także o konieczności przestrzegania podstawowych zasad ich właściwej konserwacji i użytkowania; wzywa zatem państwa członkowskie, by właściwie i terminowo wdrożyły dyrektywę w sprawie praw jazdy, a także jej przepisy dotyczące obowiązkowego włączenia do egzaminów na prawo jazdy zagadnień z zakresu wiedzy na temat opon, a także podstawowych zasad konserwacji samochodu w ogóle;

32. uważa, że podczas lekcji nauki jazdy należy zwracać większą uwagę na obecność zmotoryzowanych pojazdów dwukołowych i ich widoczność;

33. domaga się zwrócenia większej uwagi w ramach nauki jazdy i egzaminu na prawo jazdy na kwestię zabezpieczania ładunku w transporcie prywatnym;

34. domaga się, by wszyscy posiadacze prawa jazdy co 10 lat odbywali obowiązkowe kursy utrwalające wiedzę w zakresie udzielania pierwszej pomocy;

35. zachęca państwa członkowskie do wprowadzenia systemu specjalnych punktów karnych za najbardziej niebezpieczne wykroczenia, który byłby najskuteczniejszym uzupełnieniem kar finansowych;

36. zaleca – jako środek reintegracji – stosowanie blokad antyalkoholowych („alcolocks”) w pojazdach uczestników ruchu skazanych co najmniej raz za jazdę pod wpływem alkoholu;

37. domaga się wprowadzenia badania wzroku dla wszystkich kierowców posiadających prawo jazdy kategorii A i B co 10 lat, zaś dla kierowców w wieku powyżej 65 lat co 5 lat; wzywa państwa członkowskie do wprowadzenia obowiązkowych badań lekarskich dla kierowców w pewnym wieku w celu stwierdzenia ich zdolności fizycznej, umysłowej i psychologicznej do dalszego prowadzenia pojazdów na podstawie danych statystycznych dotyczących wypadków dla poszczególnych grup wiekowych;

38. wzywa Komisję do organizowania co trzy lata unijnych kampanii informacyjnych poświęconych konkretnym zagadnieniom związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz do systematycznego korzystania z kanałów komunikacji powstałych w wyniku wprowadzenia karty ruchu drogowego na potrzeby tych kampanii;

39. wzywa Komisję, by w ramach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego zajęła się problemem śmiertelnych wypadków na przejazdach kolejowych, których przyczyną jest często niewłaściwe zachowanie użytkowników dróg, w tym podejmowanie nadmiernego ryzyka, nieuwaga i niezrozumienie znaków drogowych;

Wtorek, 27 września 2011 r.

*Harmonizacja i egzekwowanie przepisów ruchu drogowego*

40. domaga się konsekwentnej harmonizacji znaków i przepisów drogowych do 2013 r.; przypomina, że znaki drogowe muszą być utrzymywane w dobrym stanie, by zapewnić ich dobrą widoczność, a w razie potrzeby i w odpowiednim czasie także ich wymianę ze względu na zmianę warunków;
41. domaga się, by Komisja jak najszybciej przyjęła szczegółowe wytyczne dotyczące inteligentnego systemu transportowego (ITS) w odniesieniu do priorytetowych działań w zakresie bezpieczeństwa drogowego, o których mowa w art. 3 lit. b-f) dyrektywy 2010/40/UE w sprawie inteligentnych systemów transportowych;
42. uważa, że egzekwowanie obowiązujących przepisów jest podstawą unijnej polityki w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym; wzywa państwa członkowskie do sprawniejszej wymiany informacji na temat wykroczeń przeciwko poszczególnym kodeksom drogowym oraz ścigania tych wykroczeń na mocy obowiązującego prawa krajowego, w związku z czym wzywa państwa członkowskie do ustanowienia rocznych celów krajowych dotyczących kontroli w następujących dziedzinach: przekroczenie prędkości, jazda pod wpływem alkoholu lub narkotyków, jazda bez zapiętych pasów bezpieczeństwa lub bez kasku, a także do podjęcia zdecydowanych działań w celu zagwarantowania prowadzenia takich kontroli;
43. zwraca uwagę na ważną rolę organizacji TISPOL przy wymianie sprawdzonych praktyk w zakresie egzekwowania przepisów ruchu drogowego;
44. podkreśla, że do wprowadzenia w życie przepisów socjalnych w ruchu drogowym (rozporządzenie (WE) nr 561/2006 i rozporządzenie (EWG) nr 3821/85), które mają ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, niezbędne jest zharmonizowane i skuteczne podejście do przeprowadzania kontroli; wobec tego ponownie wzywa Komisję do spełnienia żądań Parlamentu zawartych w jego rezolucji z dnia 18 maja 2010 r. w sprawie sankcji za poważne naruszenia przepisów socjalnych w transporcie drogowym;
45. apeluje do Komisji o dokonanie przeglądu ustawodawstwa dotyczącego czasu pracy i odpoczynku kierowców, aby umożliwić kierowcom pojazdów ciężarowych jeżdżącym na długich trasach cotygodniowy odpoczynek w domu, pod warunkiem że nie zagrozi to realizacji celów Unii Europejskiej w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego; uważa, że konieczna jest harmonizacja transportu towarowego w całej Unii Europejskiej;
46. z zadowoleniem przyjmuje przyjęcie w drugim czytaniu dyrektywy w sprawie transgranicznej wymiany informacji dotyczących wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym, która stanowi dalszy krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego przynoszący wyraźną unijną wartość dodaną; oczekuje na sprawozdanie Komisji dyrektywy, a także na nowe wnioski ustawodawcze mające na celu poprawę transgranicznego egzekwowania, które obejmować będą wszystkie państwa członkowskie;
47. zwraca się do Komisji o wspieranie w pierwszej kolejności rozwoju technik umożliwiających zatrzymywanie kierowców po spożyciu narkotyków oraz leków zaburzających zdolność prowadzenia pojazdów, a także – jako kolejny krok – o zaproponowanie prawodawstwa UE zakazującego prowadzenia pojazdów pod wpływem narkotyków lub wspomnianych wyżej leków oraz skutecznego egzekwowania tego prawodawstwa;
48. domaga się wprowadzenia jednolitego w całej UE maksymalnego dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi; zaleca wprowadzenie limitu 0 ‰ z niewielkim, popartym naukowo przedziałem tolerancji pomiaru dla początkujących kierowców przez pierwsze dwa lata oraz dla kierowców zawodowych przez cały czas;
49. domaga się wprowadzenia urządzeń monitorujących, dzięki którym można systematycznie identyfikować i karać motocyklistów za przekroczenie prędkości;



Wtorek, 27 września 2011 r.

50. domaga się wprowadzenia w całej Europie zakazu produkcji, importu i dystrybucji systemów ostrzegających kierowców pojazdów przed kontrolami drogowymi (np. urządzeń ostrzegających przed radarami, laserowych urządzeń zakłócających lub systemów nawigacji z automatyczną zapowiedzią kontroli drogowej);

51. domaga się wprowadzenia ogólnounijnego zakazu wysyłania wiadomości tekstowych, wiadomości poczty elektronicznej oraz przeglądania internetu podczas prowadzenia pojazdu silnikowego, który to zakaz powinien być egzekwowany przez państwa członkowskie za pomocą najskuteczniejszej dostępnej technologii;

52. wzywa Komisję do opracowania w ciągu dwóch lat wniosku ustawodawczego w sprawie ujednoliconego podejścia do opon zimowych dla samochodów osobowych, autobusów i samochodów ciężarowych w regionach UE z uwzględnieniem warunków pogodowych w każdym państwie członkowskim;

53. oczekuje od Komisji sprawdzenia do 2015 r., w jakim stopniu wdrożono trzecią dyrektywę w sprawie praw jazdy, i dostosowania jej do zmieniających się warunków ramowych, a także wzywa m.in. do należytego uwzględnienia faktu, że prywatne korzystanie z pojazdów kategorii M1, których masa całkowita przekracza 3,5 tony – dotyczy to przede wszystkim samochodów kempingowych – jest już de facto niemożliwe; domaga się, aby nauka jazdy samochodami kempingowymi, których masa całkowita jedynie nieznacznie przekracza 3,5 tony, była możliwa nie tylko dla posiadaczy prawa jazdy kategorii C, przeznaczonego dla kierowców pojazdów użytkowych, ale również dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B, które jest przeznaczone dla prywatnych użytkowników dróg;

54. zdecydowanie zaleca odpowiedzialnym organom wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarach mieszkaniowych oraz na wszystkich drogach jednopasmowych na obszarach miejskich, które nie posiadają wydzielonego pasa dla rowerzystów, w celu lepszej ochrony słabszych uczestników ruchu;

#### *Zwiększanie bezpieczeństwa infrastruktury transportu drogowego*

55. stanowczo popiera propozycję Komisji, aby zasadniczo przydzielać środki unijne tym projektom infrastrukturalnym, które są zgodne z dyrektywami UE w sprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i bezpieczeństwa tuneli, w tym również budowie dróg niższych kategorii; w związku z tym apeluje, aby starania na obszarach przygranicznych skoncentrowano zwłaszcza na zmniejszeniu liczby najbardziej niebezpiecznych odcinków, „czarnych punktów” i przejazdów kolejowych;

56. ponownie podkreśla, że utrzymywanie infrastruktury drogowej w dobrym stanie przyczynia się do ograniczenia liczby śmiertelnych wypadków oraz obrażeń odniesionych przez użytkowników dróg; wzywa państwa członkowskie do zachowania i poszerzania ich infrastruktury drogowej poprzez regularne utrzymywanie dróg i stosowanie innowacyjnych metod, takich jak inteligentne poziome oznakowanie dróg wskazujące bezpieczną odległość między pojazdami i kierunek ruchu oraz pasywnie bezpieczna infrastruktura drogowa; podkreśla, że przestrzeganie standardów oznakowania dróg, zwłaszcza w przypadku robót drogowych, jest niezwykle ważne dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego;

57. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by poświęcały większą uwagę projektowaniu dróg, wspierały wdrażanie już dostępnych opłacalnych rozwiązań oraz wspierały badania naukowe, które pozwolą decydom politycznym lepiej zrozumieć, jak należy rozwijać infrastrukturę drogową, aby poprawiać bezpieczeństwo na drogach, a także by wychodzić naprzeciw szczególnym potrzebom starzejącego się społeczeństwa oraz słabszych uczestników ruchu;

58. z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja koncentruje uwagę na grupach słabszych uczestników ruchu (pojazdy dwukołowe, piesi itd.), w przypadku których liczba wypadków jest wciąż zbyt wysoka; apeluje do państw członkowskich, Komisji i branży motoryzacyjnej, aby podczas projektowania infrastruktury drogowej i wyposażenia miała na uwadze takich uczestników ruchu z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa na drogach dla wszystkich użytkowników; domaga się, aby podczas planowania i utrzymywania dróg w większym stopniu uwzględniano rozwiązania infrastrukturalne mające na celu ochronę rowerzystów i pieszych, np. rozdzielanie potoków ruchu, rozbudowę sieci ścieżek rowerowych, usuwanie barier i budowę przejść dla pieszych;

Wtorek, 27 września 2011 r.

59. wzywa Komisję do zapewnienia większego bezpieczeństwa w miejscach robót drogowych przez możliwie jak największą standaryzację na szczeblu europejskim wytycznych dotyczących ich projektowania i wyposażania, by kierowcy nie mieli do czynienia z nowymi, nieznanymi okolicznościami w każdym kraju; domaga się wprowadzenia wytycznych dotyczących właściwego oznakowania, usuwania pierwotnego poziomego oznakowania drogowego, stosowania ogrodzeń i barier ochronnych, znakowania zmian trasy światłami sygnalizacyjnymi lub znakami pionowymi bądź poziomymi, unikania zbyt wąskich pasów zastępczych i zapewniania bezpieczeństwa w nocy;

60. podkreśla zapotrzebowanie na właściwe nawierzchnie dróg posiadające lepsze właściwości przeciwpoślizgowe, lepszą odporność na działanie czynników klimatycznych czy meteorologicznych, lepszą widoczność i niewymagające szczególnego utrzymania, co zagwarantuje użytkownikom infrastruktury większe bezpieczeństwo;

61. wzywa do powszechnego stosowania znaków drogowych wskazujących prędkość chwilową pojazdów, a także do wysiłków na rzecz zwiększania widoczności i rozpoznawalności znaków dzięki unikaniu stawiania kilku znaków w tym samym miejscu, co utrudnia ich odczytanie;

62. podkreśla, jak ważne jest dołożenie starań, by krajowa infrastruktura drogowa niewchodząca w skład sieci TEN-T była również ulepszana pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w regionach UE charakteryzujących się niską jakością infrastruktury oraz niskim poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego;

63. wzywa Komisję do określenia – a państwa członkowskie do wdrożenia – odpowiednich środków pozwalających na uniknięcie wypadków na drogach lokalnych, na obszarach wiejskich i w tunelach oraz na zmniejszenie szkód powstałych w ich wyniku;

64. domaga się, by Komisja i państwa członkowskie wezwały władze krajowe, regionalne i lokalne do takiego planowania dróg, aby nie stwarzały one zagrożeń dla zmotoryzowanych pojazdów dwukołowych; zwraca uwagę, że powszechnie stosowane na europejskich drogach bariery ochronne stanowią śmiertelne niebezpieczeństwo dla motocyklistów, i wzywa państwa członkowskie do pilnego wzmocnienia dolnej i górnej części tych barier na krytycznych odcinkach dróg (w tym wymieniając istniejące bariery), a także wyposażenia ich w inne alternatywne ochronne systemy drogowe, zgodne z normą EN 1317, celem ograniczenia skutków wypadków dla wszystkich użytkowników dróg; zwraca uwagę na zagrożenie, jakim dla motocyklistów są wyboje naprawione masą bitumiczną, której współczynnik przyczepności w porównaniu z normalną nawierzchnią asfaltową jest znacznie niższy;

65. wzywa Komisję, by zachęcała do opracowywania wytycznych dotyczących promowania najlepszych praktyk w zakresie środków spowalniania ruchu drogowego w oparciu o innowacje fizyczne i optyczne, m.in. przez realizację współfinansowanych przez UE projektów badawczo-rozwojowych w dziedzinie spowalniania ruchu drogowego z myślą o obniżeniu liczby wypadków, redukcji hałasu i zanieczyszczenia powietrza;

66. zwraca się do państw członkowskich o opracowanie i regularne aktualizowanie mapy najbardziej niebezpiecznych „czarnych punktów” ich sieci drogowej, która będzie upubliczniana i dostępna za pośrednictwem samochodowych systemów nawigacyjnych;

67. uważa, że koncepcje: „droga niewymagająca wyjaśnień” i „poboczne wybaczące błędy” stanowią podstawowe elementy polityki bezpieczeństwa w ruchu drogowym i dlatego należy je wspierać przy pomocy środków UE i w ramach ciągłej wymiany najlepszych praktyk;

68. wzywa państwa członkowskie, aby budując lub remontując infrastrukturę drogową, przewidywały wibracyjną linię krawężniową;

69. zwraca uwagę na miejsca szczególnie niebezpieczne, jakimi są przejazdy kolejowe, i wzywa państwa członkowskie do budowy przejazdów wielopoziomowych w przypadku nowej budowy lub przebudowy, a w przypadku dróg o mniejszym natężeniu ruchu – do instalowania szlabanów na całą szerokość jezdni;

Wtorek, 27 września 2011 r.

70. zwraca uwagę na dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w odniesieniu do zapotrzebowania na wystarczającą liczbę bezpiecznych parkingów w sąsiedztwie autostrad; podkreśla znaczenie przestrzegania czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców oraz wprowadzenia jednolitego systemu sankcji, a także wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby zapewniły wystarczającą ilość parkingów (kryterium ilościowe) dla profesjonalnego transportu towarowego oraz wysoki poziom bezpieczeństwa tych parkingów, spełniających minimalne normy socjalne i wyposażonych w punkty naprawy i obsługi (kryterium jakościowe); wzywa, aby takie parkingi były uwzględniane na etapie planowania lub przebudowy infrastruktury drogowej i żeby koszty ich realizacji były uznawane za kwalifikujące się do otrzymania współfinansowania z programów wspólnotowych (np. TEN-T);

71. domaga się wprowadzenia zakazu wyprzedzania dla samochodów ciężarowych na niebezpiecznych odcinkach autostrad;

72. wzywa państwa członkowskie oraz podmioty zajmujące się eksploatacją dróg, aby z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego zadbały o właściwie zaprojektowaną infrastrukturę, czyli odpowiednio wyposażoną w znaki drogowe i dobrze oświetloną, a co za tym idzie bardziej przyjazną dla użytkowników, zwłaszcza dla motocyklistów i rowerzystów;

#### *Wprowadzenie do ruchu bezpieczniejszych pojazdów*

73. zaleca obowiązkowe stosowanie blokad antyalkoholowych – z nieznacznym, popartym naukowo przedziałem tolerancji pomiaru – we wszystkich nowych rodzajach pojazdów służących do profesjonalnego przewozu osób i towarów; wzywa Komisję, by do 2013 r. przygotowała wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie wprowadzenia blokad antyalkoholowych, w tym odpowiednich specyfikacji dotyczących realizacji technicznej;

74. wzywa Komisję do dalszego skupiania uwagi na poprawie biernego bezpieczeństwa pojazdów, przykładowo za pomocą najnowocześniejszych systemów zabezpieczających przed skutkami kolizji, szczególnie w celu poprawy kompatybilności między dużymi a małymi pojazdami, jak również między samochodami ciężarowymi a samochodami osobowymi lub lekkimi samochodami dostawczymi; wzywa do dalszego koncentrowania się na kwestii ograniczania skutków kolizji ze słabszymi uczestnikami ruchu; wzywa Komisję do zaproponowania przeglądu przepisów UE dotyczących urządzeń zapobiegających wjechaniu pod samochody ciężarowe, tak aby określić optymalną zdolność absorpcji energii i wysokość tego typu urządzeń, konieczną do zapewnienia kierowcom samochodów osobowych skutecznej ochrony w przypadku zderzenia;

75. wzywa Komisję do przedstawienia w ciągu dwóch lat sprawozdania na temat tego, w jakim stopniu wzmocnienie słupków nadwozia A, B i C służące lepszej ochronie pasażerów ogranicza ogólną widoczność kierowcy i czy wpływa na bezpieczeństwo słabszych uczestników ruchu;

76. wzywa Komisję do przedstawienia w ciągu dwóch lat sprawozdania na temat istotnych dla bezpieczeństwa aspektów mobilności elektrycznej, w tym również rowerów ze wspomaganie elektrycznym (e-bike lub pedelec);

77. wzywa Komisję do przedstawienia do 2013 r. wniosku, którego celem byłoby wprowadzenie obowiązku instalowania we wszystkich nowych pojazdach – w ramach standardowego wyposażenia – udoskonalonego systemu przypominania przy pomocy sygnałów dźwiękowych i wizualnych o zapięciu pasów na przednich i tylnych siedzeniach;

78. wzywa Komisję do przeprowadzenia oceny przydatności urządzeń ostrzegających przed nadmiernym zmęczeniem i do ewentualnego wprowadzenia obowiązku ich instalowania;

79. wzywa producentów pojazdów, aby podczas projektowania samochodów elektrycznych i innych nowych technologii napędu zwracali szczególną uwagę na skuteczną ochronę zarówno pasażerów pojazdów, jak i osób udzielających pierwszej pomocy oraz ratowników, przed nowymi zagrożeniami w razie wypadku;

Wtorek, 27 września 2011 r.

80. wzywa państwa członkowskie do skutecznego i gruntownego nadzorowania importu akcesoriów oraz części składowych i zamiennych do samochodów, motocykli i rowerów pod względem ich przydatności i spełniania surowych europejskich norm ochrony konsumenta;

81. wzywa Komisję do dokładnego zbadania ewentualnego związku między udoskonalonymi systemami bezpieczeństwa w pojazdach a ograniczonym postrzeganiem zagrożeń przez kierowcę oraz do przedłożenia Parlamentowi sprawozdania na ten temat w ciągu dwóch lat;

82. wzywa Komisję do utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni w dziedzinie regularnych kontroli technicznych wszystkich pojazdów silnikowych poruszających się po drogach oraz ich elektronicznych systemów bezpieczeństwa; oczekuje, że podstawą tych kontroli będą najwyższe ujednolicone standardy w tej dziedzinie; oczekuje, że kontrole będą przeprowadzane przez niezależne organy kontroli certyfikowane w oparciu o zharmonizowane normy, które następnie będą również wystawiać odpowiednie certyfikaty; oczekuje wzajemnego uznawania tych certyfikatów sprawności technicznej;

83. wzywa Komisję do określenia w ciągu dwóch lat wspólnych standardów kontroli technicznej pojazdów biorących udział w poważnych wypadkach;

84. wzywa Komisję, by wspierała wprowadzenie surowszych norm bezpieczeństwa pojazdów, przykładowo za pomocą rozwiązań technicznych stosowanych w pojazdach jako sposobu zapobiegania kolizji; podkreśla znaczenie inteligentnych systemów transportowych dla obniżenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych, a także ponownie wskazuje na potencjał ekologiczny inteligentnych pojazdów i inteligentnych dróg oraz pilotażowych projektów badawczo-rozwojowych dotyczących urządzeń V2V i V2R; wzywa Komisję i państwa członkowskie do skupienia uwagi na stosowaniu inteligentnych systemów transportowych nie tylko na drogach stanowiących fragment sieci transeuropejskich;

85. wzywa Komisję do określenia wspólnych standardów ogumienia pojazdów, w szczególności głębokości bieżnika opon i ciśnienia w oponach, a także do wprowadzenia odpowiednich kontroli; opowiada się za włączeniem kontroli opon w zakres regularnego przeglądu technicznego pojazdów; popiera bardziej rygorystyczne egzekwowanie przepisów dotyczących ogumienia za pomocą częstszych kontroli drogowych; wzywa Komisję do przedłożenia specyfikacji systemów kontroli ciśnienia w oponach (TPMS), aby zagwarantować właściwe użytkowanie opon z korzyścią zarówno dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak i dla środowiska;

#### *Wykorzystanie nowoczesnych technologii w pojazdach, infrastrukturze i ratownictwie*

86. domaga się, by informacje na temat stanu dróg oraz odcinków dróg, które są wyjątkowo niebezpieczne lub mają nietypowe cechy, a także na temat przepisów ruchu drogowego obowiązujących w poszczególnych państwach członkowskich (dotyczące np. maksymalnych dopuszczalnych prędkości oraz maksymalnego dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi) były udostępniane uczestnikom ruchu przed jazdą i w jej trakcie, np. przy użyciu inteligentnych systemów transportowych; oczekuje, że w tej dziedzinie zostanie w pełni wykorzystany potencjał europejskiego systemu nawigacji satelitarnej Galileo;

87. wzywa Komisję do przedłożenia do końca 2012 r. wniosku legislacyjnego, zawierającego harmonogram i szczegółowy opis procedury homologacji oraz przewidującego stopniowe wprowadzenie zintegrowanego systemu zapisu danych wypadkowych ze standardowym gniazdem odczytu, który zapisywałby istotne dane przed wypadkiem, w chwili wypadku i po nim i byłby instalowany najpierw w samochodach na wynajem, a następnie w pojazdach użytkowych i w samochodach prywatnych; podkreśla przy tym konieczność ochrony danych osobowych i wykorzystywania zgromadzonych danych wyłącznie do badań nad przyczynami wypadków;

88. wzywa Komisję do opracowania wniosku w sprawie wyposażenia pojazdów w inteligentne systemy kontroli prędkości, zawierającego harmonogram, opis procedury homologacji i informacje na temat niezbędnej w tym celu infrastruktury drogowej;

Wtorek, 27 września 2011 r.

89. wzywa Komisję, by wspierała działania zachęcające klientów dokonujących zakupu samochodu do wyboru nowatorskich technologii zapewniających bezpieczeństwo pojazdu, które nie są jeszcze obowiązkowe, jednak oferują oczywiste korzyści w zakresie bezpieczeństwa; wzywa towarzystwa ubezpieczeniowe do wykazania większej gotowości w oferowaniu korzystnych stawek dla kierowców pojazdów wyposażonych w systemy bezpieczeństwa, które w sposób udowodniony pomagają unikać wypadków lub ograniczają ich skutki;

90. wzywa Komisję do przeprowadzenia analizy nowych technologii, które mogą przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, np. innowacyjnych systemów reflektorów, takich jak reflektory adaptacyjne;

91. wzywa Komisję do przyspieszenia oceny i przeglądu dyrektywy 2007/38/WE; wzywa do uwzględnienia postępu technologicznego przez wyposażenie wszystkich pojazdów ciężarowych w specjalne lusterka wsteczne, kamery i monitory lub inne urządzenia techniczne eliminujące martwe pole, tak aby zapobiec w szczególności wypadkom z udziałem rowerzystów i pieszych znajdujących się w martwym polu widzenia kierowcy;

92. z zadowoleniem przyjmuje podejście Komisji polegające na zwracaniu szczególnej uwagi na bezpieczeństwo motocyklistów;

93. uważa, że stopniowe obowiązkowe wprowadzenie systemów hamowania ABS we wszystkich nowych motocyklach stanowi ważny krok na drodze do zdecydowanego obniżenia liczby ciężkich wypadków z udziałem motocyklistów;

94. wzywa państwa członkowskie do podjęcia działań w celu zagwarantowania, że wymogi dla pojazdów użytkowych będą dostosowywane do warunków technicznych, np. dotyczących urządzeń ostrzegających o zmęczeniu lub dekoncentracji;

95. zaleca wyposażenie wszystkich nowszych typów samochodów ciężarowych jeżdżących na długich trasach w systemy klimatyzacyjne, natomiast w przypadku starszych typów samochodów ciężarowych – o ile jest to technicznie wykonalne; jest zdania, że takie systemy powinny działać również w czasie postoju silnika, tak aby zapewnić odpoczynek kierowcy przebywającemu w pojeździe; wzywa Komisję Europejską do wyjaśnienia terminu „odpowiednie miejsce do spania” zawartego w art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006;

96. z zadowoleniem przyjmuje zapowiedziane przez Komisję szybsze wdrożenie systemu automatycznego wzywania pomocy (tzw. „eCall”) i wzywa Komisję, aby w ciągu najbliższych dwóch lat zbadała oraz ewentualnie zaproponowała zastosowanie tego systemu również w motocyklach, ciężkich pojazdach użytkowych i autobusach, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych;

97. apeluje do Komisji, by opracowała środki wspierania i ochrony członków służb ratowniczych w razie wypadku, takie jak możliwość identyfikacji lub wyszukania na miejscu informacji na temat rodzaju silnika pojazdu, systemów bezpieczeństwa biernego, takich jak poduszki powietrzne, lub zastosowania konkretnych materiałów, a także wszelkich innych odnośnych informacji technicznych na temat każdego modelu pojazdu pozwalających na przyspieszenie akcji ratunkowej;

#### *Ochrona słabszych uczestników ruchu*

98. domaga się zwracania większej uwagi na ochronę słabszych uczestników ruchu, takich jak motocykliści, piesi, pracownicy służb drogowych, rowerzyści, dzieci, osoby starsze i niepełnosprawne, która stanowi integralną część bezpieczeństwa drogowego, np. dzięki zastosowaniu innowacyjnych technologii w pojazdach i infrastrukturze; wzywa do zwracania baczniejszej uwagi na potrzeby osób starszych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej jako uczestników ruchu drogowego; w związku z tym wzywa państwa członkowskie do opracowania programów mających na celu zapobieganie zagrożeniom wypadkowym charakterystycznym dla danego wieku oraz ułatwienie osobom starszym pozostania aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego; zaleca stosowanie drogowych barier ochronnych o gładkich krawężniach i wyznaczenie osobnych pasów ruchu dla słabszych uczestników ruchu;

Wtorek, 27 września 2011 r.

99. zwraca się do Komisji, państw członkowskich oraz władz lokalnych, aby wspierały inicjatywy typu „bezpieczna droga do szkoły” z myślą o zwiększeniu bezpieczeństwa dzieci; zwraca uwagę, że oprócz wprowadzenia ograniczeń prędkości i utworzenia szkolnej policji drogowej należy także zapewnić odpowiedni stan pojazdów wykorzystywanych jako autobusy szkolne oraz odpowiednie kwalifikacje zawodowe ich kierowców;

100. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania jazdy na rowerze i chodzenia pieszo jako odrębnych rodzajów transportu i nieodłącznej części wszystkich systemów transportu;

101. wzywa państwa członkowskie, aby:

- wprowadziły obowiązek posiadania kamizelek odblaskowych dla wszystkich pasażerów pojazdu, oraz
- zachęcały rowerzystów do jazdy w kasku – zwłaszcza w nocy i poza terenem zabudowanym – oraz w kamizelce odblaskowej lub w porównywalnym ubiorze w celu poprawy swojej widoczności;

102. wzywa Komisję do przedłożenia wniosku w sprawie minimalnych obowiązkowych wymagań dla producentów rowerów w odniesieniu do oświetlenia rowerów i ich elementów odblaskowych;

103. zaleca przewożenie w pojazdach dzieci do lat trzech w fotelikach skierowanych tyłem do kierunku jazdy;

\*

\* \*

104. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

## **Infrastruktura tam w krajach rozwijających się**

P7\_TA(2011)0409

### **Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 27 września 2011 r. w sprawie finansowania rozbudowy infrastruktury tam w krajach rozwijających się (2010/2270(INI))**

(2013/C 56 E/07)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając rezolucję z dnia 17 lutego 2011 r. w sprawie strategii energetycznej Banku Światowego wobec krajów rozwijających się <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając raport Banku Światowego w sprawie rozwoju z 2010 r.: rozwój i zmiany klimatu,
- uwzględniając sprawozdanie z 2011 r. Programu na rzecz ochrony środowiska ONZ oraz Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) pt.: „Zintegrowana ocena czarnego węgla i ozonu troposferycznego: podsumowanie dla decydentów”,
- uwzględniając trzeci raport ONZ o gospodarce wodnej na świecie z 2009 r.,
- uwzględniając sprawozdanie z 2008 r. Programu Narodów Zjednoczonych ds. Rozwoju (UNDP) oraz Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) w sprawie sytuacji w zakresie dostępu do energii w krajach rozwijających się,

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte, P7\_TA(2011)0067.